

ผลจากการพัฒนาเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก

ต่อการจัดการพื้นที่การค้าชายแดนจังหวัดมุกดาหาร

Impact of the Development of East-West Economic Corridor towards Area Management in Mukdahan Province.

วรวิทย์ จำลองนาค¹ ทวีศักดิ์ ตั้งปฐมวงศ์²

Worawoot Jumlongnark¹, Taweesak Tangpathomwong²

บทคัดย่อ

จังหวัดมุกดาหาร นับเป็นพื้นที่สำคัญในฐานะจุดเชื่อมโยงการค้าชายแดน ตามโครงการพัฒนาเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก งานวิจัยนี้มุ่งศึกษาผลจากการพัฒนาเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ต่อ การจัดการพื้นที่การค้าชายแดนจังหวัดมุกดาหาร โดยผลการวิจัยสามารถสรุปได้ใน 4 ประเด็น ดังนี้ 1.การจัดการพื้นที่การค้าชายแดนของจังหวัดมุกดาหารพบว่าไม่มีศักยภาพที่จะเป็นเมืองอุตสาหกรรมใหญ่หากมีเพียงศักยภาพที่จะรองรับอุตสาหกรรมขนาดกลางและเล็ก 2.การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนมุกดาหารยังมีอุปสรรคในการพัฒนาเป็นเมืองอุตสาหกรรม เนื่องจากการขาดพื้นฐานโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ขาดบุคลากรที่มีความรู้ เนื่องจากไม่มีสถาบันการศึกษาระดับสูงกว่ามัธยมศึกษา 3. การค้าและการแข่งขันระหว่างธุรกิจท้องถิ่นกับธุรกิจข้ามชาติพบว่า การเปิดใช้สะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 ทำให้ธุรกิจค้าปลีก ค้าส่งข้ามชาติเจริญขึ้นแต่ธุรกิจค้าปลีกและค้าส่งท้องถิ่นในมุกดาหารตกต่ำลง 4.การเคลื่อนย้ายแรงงานและปัญหาสังคมพบว่าเมื่อแรงงานเข้าสู่ภาคการผลิตและภาคบริการในเมืองมากขึ้น ส่งผลต่อเนื่องไปยังปัญหาด้านสังคม อาทิเช่น ปัญหาสาธารณสุข ปัญหาอาชญากรรม ปัญหาสิ่งแวดล้อมและการจัดการผังเมือง

คำสำคัญ : การค้าชายแดน, ระเบียงเศรษฐกิจ

Abstract

Mukdahan Province is an important area as a border trade links. Along with the Economic Corridor Development Project route east - west. This research aims to study the impact of the development of east - west economic corridor to manage the commercial space frontier. The results of this study can be concluded in 4 aspects: 1.The management of this border area indicates that it does not support for a big industrial city, instead there is a potential to support small and medium industries.

¹ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ประจำสาขารัฐศาสตร์ วิทยาลัยการเมืองการปกครอง มหาวิทยาลัยมหาสารคาม

² นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ สำนักงานจังหวัดมหาสารคาม กระทรวงมหาดไทย

¹ Assistant Professor of Political Science Department, College of Politics and Governance, Mahasarakham University.

² Plan and Policy Analyst, Practitioner Level, Office of Mahasarakham Governor, Ministry of Interior.

2. The development of special economic zones in Mukdahan has hampered the development of an industrial city due to the lack of large industrial plants as well as no institutions of higher secondary education. 3. Trade and competition between local businesses and multinational business found that enabling Friendship Bridge 2 makes the Multinational wholesalers, retailers and businesses prosper, while local wholesalers in Mukdahan decline. 4. Labor mobility and social problems found that when workers into the manufacturing sector and the service sector in the city contribute to the ongoing social issues such as infrastructure problems, crime, Environment and urban planning.

Keywords: border trade, Economic Corridor

บทนำ

เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) นับเป็นโครงการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจที่มีความสำคัญ เนื่องจากสามารถอำนวยความสะดวกและลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าและผู้คนที่เดินทางไปมาระหว่างประเทศไทย ลาว พม่า และเวียดนาม ซึ่งแต่เดิมเส้นทางท้องถิ่นมักมีปัญหาความล่าช้าของการข้ามแดนและความไม่สะดวกของสภาพเส้นทางที่ยังไม่มีการจัดการอย่างเป็นระบบระเบียบ อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มทางเลือกในการขนส่งสินค้าจากทะเลอันดามันออกสู่ทะเลจีนใต้และเป็นปัจจัยส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามาลงทุนด้านการค้า การผลิต การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ และการท่องเที่ยว ในพื้นที่ตามเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน การเพิ่มปฏิสัมพันธ์ร่วมกันย่อมเป็นประโยชน์ต่อการก้าวไปสู่เป้าหมายการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ในปี พ.ศ.2558

จังหวัดมุกดาหาร นับเป็นพื้นที่สำคัญในฐานะจุดเชื่อมโยงพื้นที่การค้าระหว่างประเทศตามแผนงานโครงการเชื่อมเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ซึ่งนับได้ว่าเป็นโครงการที่เป็นธงนำของความร่วมมือในอนุ

ภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region -GMS) ดำเนินการศึกษาแผนงานโดย ธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) และทีมที่ปรึกษา ร่วมกับธนาคารเพื่อความร่วมมือนานาชาติแห่งประเทศญี่ปุ่น (Japan Bank International Cooperation : JBIC) ได้ระบุผลการศึกษาอย่างชัดเจนว่า จังหวัดมุกดาหาร มีภูมิศาสตร์ที่ตั้งเหมาะสม เป็นจังหวัดที่มีปริมาณการค้าชายแดนกับ สปป.ลาว สูงเป็นลำดับที่สอง ของประเทศไทย และมีแนวโน้มการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจการค้าชายแดนอย่างต่อเนื่อง เป็นพื้นที่เหมาะสมกับการเป็นสะพานเชื่อมโยงเศรษฐกิจ และเป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญทางการพาณิชย์ (Commercial node) (Asian Development Bank. 1996 : 4) พร้อมกับทั้งนโยบายทั้งในระดับประเทศและระดับจังหวัด ต่างมีวัตถุประสงค์ร่วมกันที่จะพัฒนาพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร ซึ่งก่อนทศวรรษ 2530 เป็นพื้นที่ชายแดนที่มีปัญหาด้านความมั่นคง เช่น ปัญหาแรงงานต่างด้าว การลักลอบค้าสินค้าผิดกฎหมาย และปัญหายาเสพติด ซึ่งเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นควบคู่กับการค้าชายแดน ซึ่งเป็นพลังขับเคลื่อนเศรษฐกิจที่สำคัญที่สุดของจังหวัด การค้าชายแดนของจังหวัดมุกดาหาร จึงนับเป็นภาคการค้า การบริการ ที่มีมูลค่าสูงสุด และเป็นหัวใจทางเศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัด มีความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการค้ารายใหญ่-ราย

ย่อย และประชาชนจนอาจกล่าวได้ว่าการค้าชายแดนคือ วิถีชีวิตของประชาชนในพื้นที่ที่ผูกพันกับการค้าชายแดนมาอย่างยาวนาน (โสภารัตน์ จารุสมบัติ และคณะ. 2549)

ดังนั้น มุมมองของสำนักงานจังหวัดมุกดาหาร จึงเห็นว่าการพัฒนาจังหวัดมุกดาหาร ให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ตลอดจนการพัฒนาสู่การเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ จึงเป็นการเสริมสร้างขีดความสามารถของประเทศโดยภาพรวม (สำนักงานจังหวัดมุกดาหาร. 2553. 23-26)

งานวิจัยนี้จึงมีความสำคัญและจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องศึกษาผลจากการพัฒนาเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ต่อการจัดการพื้นที่การค้าชายแดนจังหวัดมุกดาหาร ซึ่งนับเป็นพื้นที่ที่มีความเป็นพลวัตทางเศรษฐกิจสูง ในฐานะประตูการค้าสู่อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง และสู่นานาชาติ โดยต้องการศึกษาผลจากการพัฒนาเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ต่อการจัดการพื้นที่การค้าชายแดนจังหวัดมุกดาหาร ทั้งในมิติทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และการบริการ ตลอดจนเสนอแนวทางการจัดการต่อผลของการพัฒนาดังกล่าว เพื่อเป็นข้อมูลสำคัญทั้งต่อหน่วยงานภาครัฐภาคเอกชน รวมถึงนักลงทุน ผู้ประกอบการ และภาคประชาชน เพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลในการกำหนด แผนงาน กลยุทธ์ ยุทธศาสตร์ด้านการค้า การผลิต การลงทุน และการบริการ รองรับผลกระทบที่จะเกิดขึ้น ประกอบกับการศึกษาเพื่อเตรียมความพร้อมต่อการบูรณาการรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในทุกมิติ อันจะนำมาซึ่งการใช้ประโยชน์จากโครงการพัฒนาต่างๆ อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษารูปแบบ การจัดการ การบริหาร การค้าชายแดนในพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร รวมทั้งการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ว่า

ด้วยความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

2. เพื่อศึกษาผลจากการพัฒนาเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ต่อการจัดการพื้นที่การค้าชายแดนจังหวัดมุกดาหาร ทั้งในมิติทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และการบริการ ตลอดจนเสนอแนวทางการจัดการผลจากการพัฒนาดังกล่าว

วิธีการศึกษา

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive Research) โดยจะใช้วิธีการรวบรวมข้อมูลสถิติ ผลการศึกษาจากเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และใช้ข้อมูลจากการลงภาคสนาม (Field Research) โดยใช้การสัมภาษณ์เป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูล

การสำรวจชุมชนเพื่อให้ได้พื้นที่หรือสนามในการวิจัยเพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายในงานวิจัยนี้ ผู้วิจัยมีความสนใจในพื้นที่ด่านพรมแดนสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 อันเป็นพื้นที่เชื่อมต่อเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก และเป็นที่ตั้งของสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 ซึ่งเป็นพื้นที่ตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง นอกจากนี้ผู้วิจัยได้เลือกบริเวณด่านพรมแดนท่าเรือ ตลาดอินโดจีน ซึ่งเป็นจุดผ่านแดนถาวรที่มีการซื้อขายสินค้าคึกคักที่สุดในจังหวัดมุกดาหาร เป็นสนามในการวิจัย เนื่องจากมีผู้ประกอบการและผู้ประกอบอาชีพค้าขายและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในพื้นที่มาเป็นเวลายาวนาน และเป็นเส้นทางเชื่อมต่อการค้าคมนาคมขนส่งทางน้ำที่สำคัญ ซึ่งย่อมจะได้รับผลกระทบจากการค้าชายแดนระหว่างประเทศ ทั้งในทางตรงและทางอ้อม จึงเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมต่อการเก็บข้อมูลและการทำการวิจัยเรื่องดังกล่าว

เมื่อตัดสินใจเลือกพื้นที่ในการศึกษาวิจัย ผู้วิจัยจะเก็บข้อมูลเบื้องต้นจากพื้นที่ โดยการ

พูดคุยกับผู้ประกอบการค้าขายอย่างคร่าว ๆ ในเบื้องต้น เพื่อที่จะนำข้อมูลมาเป็นแนวคำถามและใช้เป็นแนวทางในการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) ต่อไป ซึ่งในเบื้องต้นคำถามจะเป็นลักษณะคำถามปลายเปิด เพื่อให้ได้มีการถามพูดคุย และให้ข้อมูลในเชิงรายละเอียด เพื่อที่จะนำไปสู่คำถามที่ตอบใจปัญหาต่อไป ผู้วิจัยใช้การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) โดยการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key Informant Interview) ผู้วิจัยจะเลือกกำหนดคุณสมบัติของผู้ให้ข้อมูลหลัก ซึ่งเกี่ยวข้องกับการค้าชายแดนไว้ รวมจำนวนประชากรผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 10 ราย ดังนี้

- พาณิชยจังหวัด หรือผู้แทน
- นายด่านศุลกากร หรือผู้แทน
- ประธานหอการค้าจังหวัด หรือกรรมการการค้าจังหวัด จำนวน 4 ราย

- ผู้ประกอบการ ที่ทำการค้าชายแดนในพื้นที่ที่ไม่น้อยกว่า 5 ปี จำนวน 4 ราย

โดยพิจารณาคุณสมบัติจาก ภารกิจหน้าที่ ความรู้ ความเชี่ยวชาญ ในประเด็นที่เกี่ยวข้อง และประสบการณ์ในการทำธุรกิจการค้าชายแดนในพื้นที่ ซึ่งได้รับผลกระทบในลักษณะต่าง ๆ จากนั้นจะนำข้อมูลที่ได้อิงจัดหมวดหมู่และตีความสร้างข้อสรุปและวิเคราะห์ โดยใช้ทฤษฎีประกอบเพื่อนำไปสู่การสร้างข้อเสนอและรับทราบถึงปัญหาและวิธีการแก้ไขปัญหาลงไป

ผลการศึกษา

1. นิยามของการค้าชายแดนของไทย

การค้าชายแดนตามแนวชายแดนของไทย มี 2 รูปแบบ ดังนี้

1. การค้าชายแดน หมายถึง การค้าที่เกิดขึ้นในรูปแบบต่าง ๆ ของประชาชนหรือผู้ประกอบการที่มีภูมิลำเนาอยู่ใน จังหวัด อำเภอ หมู่บ้านที่มีพรมแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้ทำการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่าง

ประชาชนที่อยู่อาศัยตามบริเวณชายแดนของทั้งสองฝ่าย โดยมีมูลค่าครั้งละไม่มากนัก ส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่มีความจำเป็นต่อชีวิตประจำวัน เช่น สินค้าอุปโภคบริโภค สินค้าเกษตรบางชนิด และสินค้าที่หาได้จากธรรมชาติ ได้แก่ ของป่า ซากสัตว์ เป็นต้น เป็นการค้าที่มีกรรมวิธีไม่ยุ่งยาก และมีความสะดวกรวดเร็ว การค้าชายแดนมีทั้งที่ถูกต้องตามกฎหมาย โดยผ่านด่านศุลกากรและลักลอบค้า หรือการค้าสินค้าที่ผิดกฎหมาย การค้าชายแดน จะช่วยส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันอื่นๆ เป็นการส่งเสริมการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านที่มีอาณาเขตติดต่อกัน ประเทศเพื่อนบ้าน

2. การค้าผ่านแดน หมายถึง การค้าที่อาศัยประเทศเพื่อนบ้านที่มีอาณาเขตติดต่อกันแล้วผ่านไปยังอีกประเทศหนึ่ง การค้าในรูปแบบนี้ประเทศไทยได้ทำความตกลงกับประเทศเพื่อนบ้านเพียงประเทศเดียวเท่านั้น คือสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ตามความตกลงว่าด้วยการส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เพื่อส่งเสริมและกระชับความสัมพันธ์ฉันมิตรและฉันท์เพื่อนบ้านที่ใกล้ชิด ระหว่างประเทศทั้งสองและพัฒนาการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร อำนวยความสะดวกให้แก่กันและกัน โดยการขนส่งสินค้าผ่านดินแดนของอีกฝ่ายหนึ่งไปยังประเทศที่สาม หรือในทางกลับกันจากประเทศที่สามผ่านดินแดนของภาคีสัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด ไปยังดินแดนของภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง

2. ความหมายของการค้าชายแดน การค้าชายแดน ในความหมายของการวิจัยนี้ หมายถึง กิจกรรมแลกเปลี่ยน ค้าขายสินค้านักธุรกิจไทยกับนักธุรกิจในประเทศลาว เวียดนาม หรือจีน ทั้งที่อยู่บริเวณชายแดน หรือกลุ่มทุนที่อยู่นอกพื้นที่ และมุ่งศึกษา “การค้าชายแดนในระบบ” อันหมายถึง การค้าที่มีการนำเข้า-ส่งออก

สินค้า โดยผ่านช่องทางจุดผ่านแดนทางการค้า ผ่านพิธีการศุลกากร อยู่ในความควบคุม ดูแล ตรวจสอบของเจ้าหน้าที่ มีการบันทึกสถิติมูลค่า และจำนวนการนำเข้าหรือส่งออก

3. ช่องทางการค้าชายแดน ระหว่างไทย - สปป.ลาว ณ ด่านจังหวัดมุกดาหาร มีด่านพิธีการศุลกากรใน 3 จุด คือ

3.1 ด่านศุลกากรพรมแดนมุกดาหาร ซึ่งนับเป็นด่านการค้าชายแดนที่มีความสำคัญและถูกใช้เป็นด่านในการขนส่งสินค้าและเดินทางของผู้นอนในพื้นที่มายาวนานที่สุดตั้งอยู่ที่อาคารด่านฯ หลังเดิมหน้าวัดศรีมงคลใต้ ติดกับท่าเรือโดยสารวิ่งรับส่งคนโดยสารที่ผ่านเข้า-ออก ระหว่างจังหวัดมุกดาหารกับแขวงสะหวันนะเขตเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ปฏิบัติงาน ณ ด่านพรมแดน มีหน้าที่ตรวจตราผู้โดยสารที่เดินทางผ่าน เข้า-ออก หากบุคคลที่ผ่านด่านพรมแดนเข้ามามีของที่ต้องเสียอากรติดตัวเข้ามาด้วย โดยของที่ผู้เดินทางนำติดตัวเข้ามาด้วยต้องเป็นของที่มีราคาไม่เกินสองหมื่นบาทและไม่เป็นของต้องห้ามต้องจำกัดในการนำเข้าตามกฎหมาย

3.2 ด่านศุลกากรมุกดาหาร ตั้งอยู่ บนถนนสำราญชายโขงเหนือ บ้านนาโปน้อย ตำบลมุกดาหาร

ห่างจากตัวเมืองมุกดาหาร เลียบฝั่งแม่น้ำโขงไปทาง ทิศเหนือประมาณ 2 กิโลเมตร เจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ปฏิบัติงาน ณ ด่านศุลกากรมุกดาหาร มีหน้าที่รับผิดชอบพิธีการศุลกากร การตรวจสอบใบขนสินค้า รับ

ชำระค่าภาษีอากร ตรวจปล่อยสินค้าที่นำเข้าหรือส่งออก และตรวจปล่อยสินค้าผ่านแดนอีกด้วย โดยสินค้าผ่านแดนหมายความว่าผลิตภัณฑ์หรือสินค้าที่ขนส่งผ่านข้ามพรมแดนภายใต้อธิปไตยของประเทศไทยซึ่งต้นทางและปลายทางขนส่งสินค้านั้นอยู่นอกอาณาเขตของประเทศไทย

3.3 ด่านศุลกากรสะพานมิตรภาพ 2 ตั้งอยู่ที่บริเวณบ้านสงเปือย ตำบลบางทรายใหญ่ เป็นด่านฯ ที่ตั้งขึ้นมา เพื่อรองรับการพัฒนาเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ซึ่งมูลค่าการค้ากำลังขยายตัวอย่างสูง ทั้งนี้ ผู้นำเข้า-ส่งออก สามารถนำเข้าและส่งออกทางด้านศุลกากรมุกดาหารได้ทุกประเภท เช่นเดียวกับ การนำเข้า-ส่งออกทางท่าเรือกรุงเทพมหานคร

3.4 ลักษณะการขนส่งข้ามแดนระหว่างประเทศไทย-ลาว ณ ด่านจังหวัดมุกดาหาร จะเป็นการบรรทุกทั้งตัวสินค้าและรถบรรทุกสินค้าไปพร้อมกัน โดยถ้าหากเป็นการขนส่งสินค้าของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งจะใช้รถบรรทุกของฝ่ายนั้นบรรทุก เมื่อดำเนินการส่งมอบสินค้าเสร็จสิ้นแล้ว ก็จะต้องเปลี่ยนรถบรรทุกที่ไม่มีรถบรรทุกสินค้าติดรถกลับด้วย นายจรเดช จันทร์กระจ่าง ผู้อำนวยการส่วนการบริการศุลกากร (สัมภาระ : 2557) ให้ข้อมูลว่า เดิมทีก่อนเปิดสะพาน มีกลุ่มทุนในพื้นที่ สร้างคลังสินค้าไว้บริเวณเชิงสะพาน แต่เมื่อเปิดการใช้งานจริงปรากฏว่า ปริมาณสินค้าที่แวะพักที่มุกดาหารไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์ เพราะมีต้นทุนค่าใช้จ่ายในการพักสินค้าสูงขึ้น”

4. ประเด็นสำคัญ สามารถสรุปผลจากการพัฒนาเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ต่อการจัดการพื้นที่การค้าชายแดนจังหวัดมุกดาหาร ได้ใน 4 ประเด็น ดังนี้

4.1 การขยายตัวของการค้าการชายแดน และการลงทุนในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น ผลจากการลงทุน และการพัฒนาของทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ยังผลให้ชุมชนเมืองในเขตเทศบาลเมืองมุกดาหารขยายตัวอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะในทางทิศเหนือซึ่งเป็นที่ตั้งของด่านชายแดนถาวรสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 เกิดโครงการก่อสร้างศูนย์กระจายสินค้า ศูนย์ล่อจistikส์ การสร้าง โรงแรม ร้านอาหาร ต่าง ๆ หลายแห่ง อย่างไรก็ตาม พบว่าในช่วงปี พ.ศ. 2546-2547 ได้มีการคาดการณ์กันว่า ในอนาคตตลาดอินโดจีน

อาจต้องย้ายไปอยู่บริเวณเชิงสะพาน (โสภารัตน์ จารุสมบัติ 2549) เพื่อรองรับความเจริญที่กำลังจะเกิดขึ้นจากการเปิดใช้สะพาน แต่ปัจจุบันยังไม่มีปรากฏการณ์ย้ายตลาดอินโดจีนดังกล่าว และพื้นที่เชิงสะพานก็ไม่ได้ทำให้เกิดกลุ่มตลาดใหม่หรือพื้นที่เศรษฐกิจขนาดใหญ่ จากการสัมภาษณ์งานวิจัยภาคสนามทำให้ทราบว่า มีนักธุรกิจท้องถิ่นชาวมุกดาหารได้ลงทุนซื้อที่ดินเพื่อจัดสร้างเป็นคลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้าไว้ล่วงหน้า แต่กลับพบกับการขาดทุน เนื่องจากไม่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจการขนส่งเกิดขึ้นจริงในฝั่งมุกดาหาร ขณะเดียวกันก็มีนักธุรกิจมุกดาหารได้ลงทุนธุรกิจด้านที่พัก ร้านอาหารและการบริการไว้เช่นกันเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวต่างแดนที่คาดว่าจะเพิ่มมากขึ้น แต่กลับปรากฏว่าเศรษฐกิจการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นจากสะพานเอื้ออำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยวไทยข้ามไปเที่ยวเวียดนามโดยไม่จำเป็นต้องแวะพักค้างคืนที่มุกดาหาร จึงทำให้ธุรกิจดังกล่าวประสบกับปัญหาการขาดทุนเช่นกัน

ด้านสถานการณ์ในปัจจุบัน ศิริศักดิ์ ลือพาณิชย์กุล รองประธานฝ่ายประชาสัมพันธ์และวารสาร หอการค้าจังหวัดมุกดาหาร (สัมภาษณ์ : 2557) ให้ข้อมูลว่า “ปัจจุบันมีผู้ประกอบการจากต่างถิ่น โดยเฉพาะจากจังหวัดใกล้เคียงเช่น นครพนม สกลนคร อุบลราชธานี ขยายกิจการเปิดกิจการใหม่ หรือเปิดสาขาใหม่จำนวนมาก กิจการค้าปลีกขนาดใหญ่จากส่วนกลางก็ขยายสาขาไปแล้วแทบทุกราย ทั้งที่มีอยู่เดิมคือ เทสโก้ โลตัส แม็คโคร บิ๊กซี ล่าสุดกำลังจะเกิดห้างโรบินสัน ขณะที่ห้างท้องถิ่น คือ ห้างยงกิจคงต้องปรับตัวครั้งใหญ่ ประเมินว่ามีการลงทุนจากต่างถิ่นมากกว่า 60% ของกิจการที่มีในจังหวัด ซึ่งเป็นประตูเชื่อมสู่ประเทศต่าง ๆ ในแถบอินโดจีน ได้แก่ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เวียดนาม และจีนตอนใต้” ปริมาณภาพรวมการค้าชายแดนของจังหวัดมุกดาหารเพิ่มขึ้นอย่าง

รวดเร็วนับตั้งแต่เปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 เมื่อวันที่ 9 มกราคม พ.ศ.2550 ข้อมูลดังตารางที่ 1 เปรียบเทียบมูลค่าการค้าชายแดนก่อนและหลังเปิดสะพาน

ตารางที่ 1 แสดงมูลค่าการค้าชายแดน จังหวัดมุกดาหาร ระหว่างปี พ.ศ.2547-2555: ที่มา ด้านศุลกากรมุกดาหาร. (2556). รายงานการค้าชายแดน

ก่อนเปิดสะพาน หน่วย : ล้านบาท					
มูลค่าการค้า	2	2	2	2	25
	547	548	549	550	50
การเปลี่ยนแปลง	5	6	8	8	15
	,178	,575	.458	.2	,749
การเปลี่ยนแปลง		2	2	2	86
		6.9	8.6	8.6	.2
ภายหลังการเปิดสะพาน เส้นทาง EWEC สมบูรณ์					
มูลค่าการค้า	551	552	553	554	555
	4,530	7,358	3,045	7,732	2,596.28
การเปลี่ยนแปลง	5.8	29.2	0.2	04.9	9.72

จากตารางพบว่ามูลค่าการค้าชายแดนในช่วงก่อนเปิดสะพาน ตั้งแต่ปี 2547-2549 มีมูลค่าการค้าไม่ถึงหนึ่งหมื่นล้านบาท โดยอยู่ระหว่าง 5,178- 8.458 ล้านบาท แต่ช่วงหลังเปิดสะพาน ตั้งแต่ปี 2550- เป็นต้นมา จนถึงปัจจุบันมูลค่าการค้าเพิ่มสูงขึ้นเกินหลักหมื่นล้านบาทขึ้นไป โดยอยู่ระหว่าง 15,749 - 72,596.28 ล้านบาท เมื่อพิจารณามูลค่าการค้าระหว่างปี พ.ศ.2551-2552 ลดลง 29.2% เป็นผลจากความกังวลวิกฤตสินเชื่ออ้อยคุณภาพ (Subprime Mortgage Crisis) ในประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นตลาดนำเข้าสินค้ารายใหญ่จากประเทศไทย และ สปป.ลาว แต่ภายหลังเมื่อเข้าสู่ภาวะปกติจากปี พ.ศ. 2552-2555 ยอดมูลค่าการค้ากลับเพิ่มขึ้น 90.2

%, 104.9 และ เพิ่มขึ้น 89.72 % ตามลำดับ นับเป็นมูลค่าการค้าที่เพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงมาก

ตารางที่ 2 : มูลค่าการค้าชายแดนของ 5 จังหวัด ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ปี พ.ศ.2554

ลำดับ	จังหวัด	มูลค่า (ล้านบาท)
1.	มุกดาหาร	72,596.3
2.	หนองคาย	47,170.9
3.	อุบลราชธานี	10,267.2
4.	นครพนม	10,717.5
5.	เลย	7,032.5

ที่มา : ด้านศุลกากรมุกดาหาร. (2556). รายงานการค้าชายแดน

จากตารางพบว่า มูลค่าการค้าชายแดนของจังหวัดมุกดาหารที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องส่งผลให้ในปี พ.ศ. 2554 เป็นปีแรกที่มูลค่าการค้าชายแดนของจังหวัดมุกดาหารสูงกว่าจังหวัดหนองคายขึ้นมาเป็นจังหวัดที่มีมูลค่าการค้าชายแดนสูงสุดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ประกอบกับโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย เส้นทางสายบ้านไผ่ – มหาสารคาม – ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร – นครพนม เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจในพื้นที่ โดยในขณะนี้ ทีมที่ปรึกษาของการรถไฟได้มีแผนจัดประชุมสรุปการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่จังหวัดต่างๆที่เส้นทางผ่านในช่วงปลายเดือนกันยายน 2557 และจะเริ่มดำเนินการในช่วงต้นปี 2558 (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2557) โครงการดังกล่าวนี้ เมื่อผนวกเข้ากับการพัฒนาเส้นทางคมนาคมที่มีอยู่ จึงเป็นการช่วยเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจในพื้นที่จังหวัดมุกดาหารได้มากยิ่งขึ้น



แผนที่แสดงแนวเส้นทางโครงการโดยรวม

ภาพที่ 1 : แสดงเส้นทางรถไฟสายบ้านไผ่ – มหาสารคาม – ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร – นครพนม

4.2 ด้านการคมนาคมขนส่ง การพัฒนาเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก การได้รับการสนับสนุนด้านแหล่งเงินทุน จากสถาบันการเงินระดับภูมิภาค เพื่อใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการสนับสนุนของสถาบันการเงินต่าง ๆ ได้แก่ ธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) ที่สนับสนุนการสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ เช่น ถนน สะพาน การเปิดสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำโขงเชื่อมโยงระหว่างไทย-สปป.ลาว ส่งผลให้การขนส่งมีความสะดวกขึ้น ลดระยะเวลาในการเดินทางระหว่างไทย – ลาว ซึ่งเดิมในการข้ามเรือหรือแพขนานยนต์ ใช้เวลาประมาณ 20 นาที แต่เดินทางโดยใช้สะพานจะใช้เวลาประมาณ 5 นาที และการขยายระยะเวลาเปิด – ปิดด่านจากเดิมเวลา 06.00 – 20.00 น. เป็น 06.00 – 22.00 น. ทำให้สะดวกต่อการเดินทาง รวมทั้งมีรถโดยสารประจำทางระหว่างประเทศสายที่ 4 (มุกดาหาร – สะหวันนะเขต) ทำให้มีช่องทางในการเดินทางมากขึ้น นอกจากนี้ ยังช่วยลดอุปสรรคในการคมนาคมขนส่งสินค้า เช่น ฤดูแล้ง ระดับน้ำในแม่น้ำโขงต่ำ ไม่สามารถขนส่งสินค้าหนักมากทางแพขนานยนต์ได้ ระยะเวลาในการเข้า – ออก เรือโดยสารและแพขนานยนต์มีจำกัด ทำให้ผู้โดยสารหรือผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าไม่สะดวก

ธนโชติ โชติบุญยศักดิ์ รองประธานฝ่ายบริหารและพาณิชย์หอการค้ามุกดาหาร (สัมภาษณ์ : 2557) ให้ข้อมูลว่า “เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก เป็นการเพิ่มทางเลือกในการส่งออกสินค้าจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย ผ่านไปทางท่าเรือดานังของเวียดนามไปยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้รวดเร็วยิ่งขึ้น เนื่องจากการขนส่งผ่านเส้นทางนี้ไปยังท่าเรือดานังใช้เวลาเพียง 1 วัน เมื่อรวมการขนส่งจากท่าเรือดานังไปท่าเรือนครเซี่ยงไฮ้ทางฝั่งตะวันออกของสาธารณรัฐประชาชนจีน จะใช้เวลาทั้งสิ้น 5 – 6 วัน ซึ่งน้อยกว่าการขนส่งสินค้าผ่านทางท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งต้องอ้อมผ่านเวียดนามตอนใต้ จึงต้องใช้เวลารวมประมาณ 8 วัน” การส่งออกและนำเข้าสินค้าที่สะดวกมากขึ้นส่งผลให้การค้าชายแดน และการลงทุนของไทยในสปป.ลาว เพิ่มขึ้น รวมถึงการค้าผ่านแดนไปยังเวียดนาม และจีน

นอกจากการส่งเสริมและสนับสนุนการสร้างโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจแล้ว ความร่วมมือระหว่างประเทศที่สำคัญที่มีส่วนในการผลักดันการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง คือ ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Cross Border Transport Agreement : CBTA) ซึ่งเป็นความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้านักท่องเที่ยว และการขนส่งในรูปแบบอื่นๆ เริ่มประกาศใช้ในปี พ.ศ.2542 โดยมีจีน พม่า และกัมพูชา ร่วมเป็นภาคีในภายหลังแต่เริ่มมีการผลักดันให้จริงจัง นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 โดยมีบันทึกความเข้าใจระหว่างไทย ลาว และเวียดนามที่สำคัญทั้งในระดับทวิภาคี และพหุภาคีที่เป็นผลจากความตกลงดังกล่าวนี้ อาทิเช่น ในปีพ.ศ.2548 บันทึกความเข้าใจว่าด้วยการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดน IICBTA ณ จุดผ่านแดนมุกดาหาร-สะหวันนะเขต

และในปี พ.ศ.2550 ข้อตกลง 3 ฝ่ายระหว่างรัฐบาลแห่ง สปป.ลาว ราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลสังคมนิยมเวียดนาม ในการดำเนินการขนส่งทางถนนเพื่อการท่องเที่ยว เป็นต้น (กรมการขนส่งทางบก. 2551 : 23-30) ความร่วมมือและข้อตกลงดังกล่าวนี้ เป็นเครื่องมือสำคัญในฐานะระเบียบแบบแผนในการใช้ประโยชน์จากเส้นทางร่วมกัน ผลของข้อตกลงระหว่างประเทศดังกล่าวนี้ จะทำให้การข้ามพรมแดนระหว่างประเทศสะดวกมากขึ้น ปริมาณการค้า การลงทุน และจำนวนนักท่องเที่ยวมีมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่พรมแดนจุดต่างๆ จะเปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก จากอดีตที่เป็นเพียงชายแดนห่างไกล กลับกลายมาเป็นสะพานเชื่อมโยงเศรษฐกิจที่สำคัญกับประเทศเพื่อนบ้าน และหากผลการบังคับใช้ข้อตกลงดังกล่าว มีผลเสร็จสมบูรณ์ตามวัตถุประสงค์ การเชื่อมโยงเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกจะทำให้จังหวัดมุกดาหารเป็นประตูสู่ประเทศภายนอกภูมิภาค ซึ่งเป็นตลาดการค้าขนาดใหญ่ เช่น ประเทศจีน เป็นต้น

ข้อมูลจากภาคสนาม โดยรายงานการประชุมปรึกษาหารือด้านเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน ระหว่างจังหวัดมุกดาหารและแขวงสะหวันนะเขต เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2556 ณ ศาลากลางจังหวัดมุกดาหาร พบว่า ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง มีประเด็นปัญหาที่เป็นอุปสรรคสำคัญ ดังนี้

(1) การยอมรับสิทธิการจราจรและพาหนะเรื่องพวงมาลัยซ้ายขวาระหว่างไทยกับเวียดนามยังไม่สามารถปฏิบัติได้ แม้จะลงนาม MOU ฝ่ายละ 400 คัน

(2) การกำหนดน้ำหนักบรรทุกขนส่งที่แตกต่างกัน โดยปัจจุบันกำหนดอย่างไม่เป็นทางการร่วมกันที่ 11 ตันต่อเพลลา เฉพาะเส้นทางหมายเลข 9

(3) การประกันภัยรถขนส่งและสินค้าข้ามพรมแดน ยังไม่มีความชัดเจน และการคุ้มครองไม่ครอบคลุมในพื้นที่ของแต่ละฝ่าย

(4) การดำเนินการพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้า ณ จุดเดียว (Single Stop inspection: SSI) มีปัญหากฎหมายการปฏิบัติงานนอกประเทศของ เจ้าหน้าที่แต่ละฝ่าย

4.3 การพัฒนาเขตเศรษฐกิจและนิคมอุตสาหกรรม นโยบายการพัฒนาเพื่อมุ่งผลักดันให้จังหวัดมุกดาหารเป็นศูนย์กลางคมนาคมและขนส่ง (Center for Logistics and Supply Chain) ตามแผนพัฒนาจังหวัดมุกดาหาร พ.ศ. 2553-2556 โครงการพัฒนาเส้นทางคมนาคมตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก และสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 นับเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญที่เป็นแรงกระตุ้นและแรงดึงดูดการค้าการลงทุน ทั้งจากภายในประเทศและภายนอกประเทศ (สำนักงานจังหวัดมุกดาหาร, 2553, 55-59) การพัฒนาเขตเศรษฐกิจและนิคมอุตสาหกรรม จึงเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้สภาพพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ยกระดับจังหวัดมุกดาหารให้เป็นเมืองหลักของภูมิภาคตามแผนการพัฒนาเมืองในภูมิภาค

เช่นเดียวกับกับภาคฝั่งของ สปป.ลาวที่ได้ดำเนินการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษสะพาน-เซโนด้านสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ได้จัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว ด้านสหภาพพม่าหากโครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย ซึ่งมีแผนงานจัดตั้งเขตเศรษฐกิจแล้วเสร็จ โครงการข่ายคมนาคมขนส่งตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกจะเสร็จสมบูรณ์ จะยังเป็นแรงผลักดันให้กระแสการค้า การลงทุนในพื้นที่จังหวัดมุกดาหารและพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจนี้เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว

4.4 ปัญหาสังคมและอื่นๆ การพัฒนาและการเคลื่อนย้ายทรัพยากร ทั้งทุนและแรงงานที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในพื้นที่ ได้ส่งผลกระทบต่อ

ขีดความสามารถในการรองรับของระบบสาธารณูปโภค การสาธารณสุข สิ่งแวดล้อม การใช้ที่ดินผิดประเภทและการจัดการผังเมือง ซึ่งเป็นปัญหาในเชิงระบบที่สามารถบริหารจัดการได้ แต่ทว่าปัญหาทางสังคมที่เป็นผลจากการเคลื่อนย้ายแรงงานทั้งภายในและภายนอกประเทศที่เข้ามาทำงานในพื้นที่ เสถียร พิริยะวิวัฒน์วงศ์ ประธานชุมชนร่วมพัฒนาศรีมงคล (สัมภาษณ์, 2557) ให้ข้อมูลว่า “ทุกปีในช่วงเทศกาลจะพบเห็นแรงงานต่างชาติดังในพื้นที่และนอกพื้นที่ โดยเฉพาะลาวและเวียดนาม เดินทางมาเข้ามาในจังหวัดมุกดาหาร เพื่อข้ามแดนกลับไปยังถิ่นฐาน”

จากกรณีศึกษาแรงงานลาวเฉพาะที่เดินทางข้ามสะพานมาทำงานในตลาดอินโดจีนพบว่า แรงงานกลุ่มนี้กลับเลือกที่จะเดินทางโดยเรือข้ามฟากมากกว่าเพราะค่าใช้จ่ายถูกกว่า เป็นต้น การควบคุมดูแลแรงงานต่างด้าว ได้กลายเป็นปัญหาสังคมที่ต้องอาศัยความร่วมมือแบบบูรณาการจากทุกฝ่าย ซึ่งในบางครั้งมีการแอบแฝงปัญหาการค้ามนุษย์ในรูปแบบต่างๆ และปัญหาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของคนในพื้นที่ เป็นต้น

อีกทั้ง ปัญหายาเสพติดในพื้นที่ มีแนวโน้มมากขึ้น โดยเฉพาะ ยาบ้า และกัญชา ซึ่งจากข้อมูลสถิติการป้องกันและปราบปรามด้านยาเสพติด ในปีงบประมาณ 2554 ได้มีการจับกุมคดียาเสพติดได้ 28 คดี คิดเป็นมูลค่าทั้งสิ้น 9.2 ล้านบาท ซึ่งคดีสูงกว่าปีงบประมาณ 2553 ร้อยละ 55.5

สรุปและอภิปรายผล

สรุปผลวิจัยนี้พบว่า ผลจากการพัฒนาเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ต่อการจัดการพื้นที่การค้าชายแดนจังหวัดมุกดาหาร ส่งผลดังนี้

1. การจัดการพื้นที่การค้าชายแดนของจังหวัดมุกดาหาร ที่ผ่านมามีผู้ศึกษาและ

วิเคราะห์ว่ามุกดาหารไม่มีศักยภาพที่จะเป็นเมืองอุตสาหกรรมใหญ่ หากมีเพียงศักยภาพที่จะรองรับอุตสาหกรรมขนาดกลางและเล็ก อาทิ การจัดเก็บสินค้า การบรรจุภัณฑ์ และการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร (โสภรัตน์ จารุสมบัติ และคณะ, 2549: 119) จึงได้มีการวางแผนให้จังหวัดมุกดาหารเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้านานาชาติ หรือศูนย์ DC (Distribution Center) แต่ข้อเท็จจริงในพื้นที่กลับพบว่า การค้าชายแดนทั้งการส่งออกและการค้าผ่านแดน มีรูปแบบลอจิสติกส์ที่สำคัญมีดังนี้

1.1 การค้าชายแดนแบบการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างประชาชน ซึ่งเป็นการขนส่ง

สินค้าจำนวนเล็กน้อย โดยมากจะเป็นการเดินทางโดยสารเรือข้ามฟากจาก สปป.ลาว มาเลือกซื้อสินค้าที่ถนนสำราญชายโขงหรือตลาดอินโดจีน

1.2 การส่งออก-นำเข้า ระหว่างไทยกับ สปป.ลาว กรณีที่เป็นสินค้าส่งออก ผู้ประกอบการรายใหญ่จะเป็นตัวแทนจำหน่ายให้กับผู้ผลิตที่กรุงเทพฯ หรือเป็นผู้ค้าส่งโดยจัดส่งสินค้าตามคำสั่งซื้อทางโทรศัพท์ของลูกค้าจาก สปป.ลาว สินค้าจะถูกรวบรวมจากแหล่งผลิตต่างๆ มาที่คลังสินค้าในกรุงเทพฯ แล้วจัดขึ้นรถบรรทุกมาทางถนนขนส่งไป สปป.ลาว โดยไม่มีการพักสินค้า กรณีสินค้านำเข้า พ่อค้าไทยจะเดินทางเข้าไปใน สปป.ลาว เพื่อเลือกสินค้า จากนั้นสินค้าจะถูกส่งเข้ามาในไทย แล้วขนส่งมากรุงเทพฯ การขนถ่ายสินค้าแวะพักที่มุกดาหารจึงเกิดขึ้นน้อย สอดคล้องกับบทบาทของผู้อำนวยการส่วนการบริการศุลกากร ด้านศุลกากรมุกดาหาร ยิ่งเมื่อการคมนาคมขนส่งตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก มีความสะดวก และคล่องตัวมากขึ้น ผู้ประกอบการย่อมลดต้นทุนในการพักสินค้าในจังหวัดมุกดาหาร

2. การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนมุกดาหาร พบว่า แม้มีการวางแผนและคาดหวังว่ามุกดาหารจะพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งมีการลงทุนด้านอุตสาหกรรมในอนาคต แต่ความเป็นจริง มุกดาหารยังมีอุปสรรคในการพัฒนาเป็นเมืองอุตสาหกรรม เนื่องจากการขาดพื้นฐานโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ขาดบุคลากรที่มีความรู้ เนื่องจากไม่มีสถาบันการศึกษาระดับสูงกว่ามัธยมศึกษา นักเรียนต้องออกไปเรียนต่อในจังหวัดอื่นๆ เมื่อเรียนจบแล้วก็จะมักไปทำงานต่อในเมืองใหญ่ อีกทั้งยังขาดแรงงานที่มีฝีมือ แรงงานส่วนใหญ่เป็นแรงงานต่างด้าวชาวลาวที่เดินทางมาจังหวัดมุกดาหารเพื่อทำบัตรผ่านแดนที่ถูกกฎหมาย หลังจากขอใบอนุญาตได้แล้ว ก็จะอพยพไปเมืองใหญ่ที่ไม่ได้อยู่ในจังหวัดมุกดาหารหรืออาจอยู่ 1 เดือนก่อนย้ายไปเมืองอื่น ทิศนะนี้ สอดคล้องกับรายงานวิจัยของโครงการวิจัยของสถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ร่วมกับนักวิจัยอีก 3 ประเทศ ซึ่งกล่าวว่า จุดหมายปลายทางของแรงงานชาวลาวนั้นมีเป้าหมายอยู่ที่พื้นที่ชั้นในของประเทศไทย (พรพิมล ตรีโชติ และคณะ 2547)

3. ด้านการค้าและการแข่งขันระหว่างธุรกิจท้องถิ่นกับธุรกิจข้ามชาติในมุกดาหารกับแขวงสะหวันนะเขต พบว่า การเปิดใช้สะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 ทำให้ธุรกิจค้าปลีก คำส่งข้ามชาติเจริญขึ้น แต่ธุรกิจค้าปลีก คำส่งท้องถิ่นในมุกดาหารตกต่ำลง เกิดการแข่งขันมากขึ้น ส่งผลกระทบต่อร้านค้าส่งที่เรียกว่า ร้านโชห่วยด้วย สอดคล้องกับ ทวีศักดิ์ ชีวะสุโท พาณิชยจังหวัดมุกดาหาร (สัมภาษณ์ : 2557) ที่ให้ข้อมูลว่า “ธุรกิจค้าปลีกในพื้นที่จังหวัดมุกดาหารจำเป็นต้องปรับตัว และพัฒนาศักยภาพการแข่งขันมากขึ้น” เนื่องจากเดิมร้านโชห่วยเหล่านี้ จะได้รับการส่งสินค้าจากกลุ่มพ่อค้าแม่ค้าจากฝั่ง สปป.ลาว ซึ่งร้านโชห่วยจะรับสินค้าจากยี่ปี่วหรือจากโรงงานโดยตรง แต่ปัจจุบัน พ่อค้าแม่ค้า

จากฝั่งสปป.ลาวเข้ามาสั่งซื้อของจากห้างค้าปลีก – ค้าส่ง เช่น เทสโก้โลตัสโดยตรง ทำให้ร้านค้าโชว์ห่วยจำนวนมากต้องปิดกิจการลง การแข่งขันระหว่างธุรกิจค้าปลีกท้องถิ่นกับธุรกิจข้ามชาติที่มาจากศูนย์กลาง เป็นส่วนหนึ่งของความขัดแย้งระหว่างกลุ่มผลประโยชน์ทางสังคมที่เกิดขึ้นในจังหวัดมุกดาหาร และสร้างผลทางจิตวิทยาให้คนท้องถิ่นรู้สึกต่อต้านกลุ่มทุนภายนอก

4. การเคลื่อนย้ายแรงงานและปัญหาสังคมอื่นๆ เมื่อแรงงานเข้าสู่ภาคการผลิตและภาคบริการในเมืองมากขึ้น ส่งผลต่อเนื่องไปยังปัญหาด้านสังคม อาทิเช่น ปัญหาสาธารณสุขโรคภัย ปัญหาอาชญากรรม ปัญหาสิ่งแวดล้อม และการจัดการผังเมือง นอกจากนี้ด้วยภูมิศาสตร์ที่ตั้งของพื้นที่ย่อมเป็นจุดเสี่ยงต่อปัญหาแรงงานต่างด้าวผิดกฎหมาย ปัญหายาเสพติด การค้ามนุษย์ และความเสี่ยงต่อความมั่นคงภายในประเทศ ความเสี่ยงของปัญหาต่างๆ เหล่านี้มีแนวโน้มรุนแรงมากขึ้นไปพร้อมกับการคมนาคมที่สะดวกและรวดเร็ว

บทสรุป

การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ ภายใต้การเปิดเสรีทางการค้าการลงทุน ตามแนวนโยบายและทิศทางการพัฒนาประเทศที่เน้นการลงทุนพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ ดังเช่น การพัฒนาโครงการตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก และการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 ส่งผลต่อ ปริมาณและมูลค่าการค้าชายแดนที่เพิ่มสูงขึ้น การขนส่งสินค้าและการข้ามพรมแดนระหว่างประเทศที่มีความสะดวก รวดเร็วมากขึ้น เกิดการสร้างตำแหน่งงานและรายได้จากเศรษฐกิจที่ขยายตัวมากขึ้น สอดคล้องกับกรอบแนวคิดที่ว่าด้วยความสัมพันธ์ข้ามชาติ (The Transnational Relations system) ที่เห็นว่าการดำเนินนโยบายหรือพฤติกรรมในนโยบายต่างประเทศ ซึ่งในที่นี่เน้นศึกษานโยบายเศรษฐกิจการค้า เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นเพราะอิทธิพล

ของระบบโลก การติดต่อ ปฏิสัมพันธ์ข้ามชาติที่เพิ่มมากขึ้น และมองว่าการค้าระหว่างประเทศหรือการค้าชายแดนที่ศึกษาเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นจากความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจและสังคมซึ่งเกี่ยวพันทั้งภายในและภายนอกประเทศด้วย (Moon: 1989:35-37) ความเปลี่ยนแปลงทั้งในแง่การพัฒนาพื้นที่ การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ การเข้ามาของกระแสวัฒนธรรม ล้วนแล้วแต่เป็นผลจากปฏิสัมพันธ์ที่เพิ่มมากขึ้น นั่นก็คือ ความจำเป็นและความสำคัญของการวิเคราะห์เศรษฐกิจการเมืองทั้งภายในและภายนอกที่มีต่อชุมชน

การเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจการค้าชายแดน ระหว่างไทย-ลาวที่เกิดขึ้นหลังการสร้างสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 ส่งผลให้การคมนาคมขนส่งตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกมีความคล่องตัวมากขึ้น นอกจากจะศึกษาผ่านกรอบแนวคิดที่ว่าด้วยความสัมพันธ์ข้ามชาติแล้ว การใช้การศึกษาและทำความเข้าใจโครงสร้างระเบียบโลก (World order structure) ที่เปลี่ยนแปลงไป นับตั้งแต่ระบบการผลิต ระดับรัฐ และระดับระเบียบโลก (Cox: 1989: 39-42) การใช้กรอบการมองเชิงโครงสร้าง ๕ ดังกล่าวนี้จะช่วยให้มองเห็นถึงภาพกว้างของปฏิสัมพันธ์การค้าระหว่างไทย-ลาวที่เป็นผลจากอิทธิพลของระเบียบโลกที่เน้นการแข่งขันทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศได้ชัดเจนยิ่งขึ้น

ข้อเสนอแนะ

1. ควรเร่งรัดการดำเนินงานตามกรอบการตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดน (CBTA) ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง เพื่ออำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ระหว่างภาคสมาชิก 6 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา จีน ลาว พม่า ไทย และเวียดนาม ให้สามารถดำเนินการได้โดยให้ระบบการตรวจสอบร่วมกันแบบเบ็ดเสร็จจุดเดียวกันระหว่างเจ้าหน้าที่ของประเทศภาคีคู่สัญญา ณ เขตพื้นที่ควบคุมร่วมกัน เพื่อส่งเสริม

และอำนวยความสะดวกการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทั้งข้ามแดน และผ่านแดน รวมทั้งส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศสมาชิก ทำให้สมาชิกทั้ง 6 ประเทศสามารถใช้ยานพาหนะ และดำเนินการขนส่งระหว่างกันได้โดยสะดวก และเป็นไปตามมาตรฐานสากล

2. การดำเนินการร่วมกันและพร้อมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจที่เกี่ยวข้องของแต่ละประเทศ สามารถนำมาใช้ที่ด่านชายแดน Mukdahan ได้อย่างสมบูรณ์แล้ว แต่ยังคงขาดการบูรณาการข้อมูลระหว่างหน่วยงาน ดังนั้น เห็นควรให้มีการบูรณาการข้อมูลร่วมกัน เช่น ด้านศุลกากร ตำรวจตรวจคนเข้าเมือง ด้านตรวจพืช ด้านตรวจสัตว์น้ำ ด้านกักกันสัตว์ สาธารณสุข จังหวัด และด่านกักกันโรคระหว่างประเทศ เป็นต้น เพื่อให้การดำเนินการสมบูรณ์แบบ และเกิดความรวดเร็วในการปฏิบัติงาน

3. ควรเร่งรัดให้มีการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกในเขตพื้นที่ควบคุมร่วมกัน เพื่อ

อำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร

4. การค้าตามแนวชายแดนบริเวณจุดผ่อนปรนต่างๆ จะมีการเพิ่มปริมาณการค้าและรูปแบบที่หลากหลายมากขึ้นกว่าเดิม จึงควรพัฒนาระบบลอจิสติกส์และสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการขยายตัวดังกล่าว

5. ควรให้มีการเข้มงวดการตรวจคนเข้าเมือง ให้มากยิ่งขึ้น เพื่อป้องกันการลักลอบยาเสพติด และสินค้าหนีภาษี รวมทั้งแรงงานที่ลักลอบเข้ามาทำงานอย่างผิดกฎหมาย

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยนี้ได้รับทุนสนับสนุนการวิจัยจาก เงินงบประมาณรายได้ วิทยาลัยการเมืองการปกครอง มหาวิทยาลัยมหาสารคาม ประจำปี พ.ศ.2557

เอกสารอ้างอิง

- กรมการขนส่งทางบก. (2551). ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง. เอกสารเผยแพร่ กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม. การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2557). การศึกษา ทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสม ของโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบัวใหญ่(ขอนแก่น) - มุกดาหาร-นครพนม, เอกสารกองประชาสัมพันธ์การรถไฟ กระทรวงคมนาคม.
- ขจรเดช จันทร์กระจ่าง ผู้อำนวยการส่วนการบริการศุลกากร ด้านศุลกากรมุกดาหาร(2557). สัมภาษณ์, วันที่ 1 เมษายน 2557
- ด่านศุลกากรจังหวัดมุกดาหาร. (2556). รายงานสถิติการค้าชายแดน. ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร. ด่านศุลกากรจังหวัดมุกดาหาร
- พรพิมล ตรีโชติ และคณะ. (2547). การค้าชายแดนไทยกับอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง. หน่วยปฏิบัติการวิจัยแม่โขงศึกษา สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ทวีศักดิ์ ชีวะสุทโธ. (2557). พาณิชย์จังหวัดมุกดาหาร. สัมภาษณ์, วันที่ 1 เมษายน 2557
- ธนโชติ โชติบุญยศักดิ์. (2557). รองประธานฝ่ายบริหารและพาณิชย์หอการค้ามุกดาหาร. สัมภาษณ์, 13 เมษายน 2557
- ศิริศักดิ์ ลือพาณิชย์กุล. (2557). รองประธานฝ่ายประชาสัมพันธ์และวารสาร หอการค้าจังหวัดมุกดาหาร สัมภาษณ์, วันที่ 13 เมษายน 2557

- สำนักงานจังหวัดมุกดาหาร. (2553). *แผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ.2553-2556*. กลุ่มงานข้อมูลข่าวสารและสารสนเทศสำนักงานจังหวัดมุกดาหาร.
- สำนักงานจังหวัดมุกดาหาร. (2556). *รายงานการประชุมปรึกษาหารือด้านเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน ระหว่างจังหวัดมุกดาหารและแขวงสะหวันนะเขต, เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2556 ณ ศาลากลางจังหวัดมุกดาหาร*
- เสถียร พิริยะวิวัฒน์วงศ์. (2557). *ประธานชุมชนร่วมพัฒนาศรีมงคล. สัมภาษณ์, วันที่ 13 เมษายน*
- โสภารัตน์ จารุสมบัติ และคณะ. (2549). *การพัฒนาระเบียงตะวันออก – ตะวันตก (EWEC) และการเปิดสะพานข้ามแม่น้ำโขงระหว่างสะหวันนะเขต-มุกดาหาร: การศึกษาเพื่อเตรียมวางแผนระบบการบริหารจัดการพื้นที่ชายแดนด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติตามยุทธศาสตร์การเปิดประตูสู่อินโดจีน-เมืองการค้าและการท่องเที่ยวจังหวัดมุกดาหาร. เสนอต่อ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)*
- Asian Development Bank. (1996). *“Economic Cooperation in the Greater Mekong Subregion: Facing The Challenges”*. Manila: ADB.
- Asian Development Bank. (2011). *“Regional Corridors Development in Regional Cooperation”*, ADB *Economics Working Paper Series No. 258*. Manila: ADB.
- Cox, Robert W. (1986). *“Social Forces, State and World Order : Beyond International Relations Theory”*, in Robert Keohane (ed). *Neorealism and Its Critics*. New York : ColumbiaUniversity Press.
- Moon, Bruce E. (1989), *Political Economy Approaches to the comparative study of foreign Policy* ,in Hermann/Kegley /Rosenau (eds). *New Directions in the study of foreign Policy*. Boston : UNWIN HYMAN